

2. 地域内交通サービスと住民参加によるコミュニティの形成

(1) 福祉輸送の現状

患者等輸送限定事業者の増加

介護サービス事業者が、公的介護サービスと連続的・一体的に行う要介護者等に係るSTSの取扱い方針が定められた平成16年3月以降、一般乗用旅客自動車運送事業の患者等輸送限定事業者が急激に増加している。

患者等輸送限定事業者及び車両数の推移

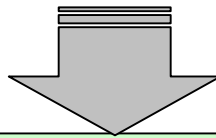
	全 道		札幌交通圏 *1	
	事業者数	車両数	事業者数	車両数
平成14年 3月	8	21	6	18
平成15年 3月	20	39	10	30
平成16年 3月	35	60	17	42
平成17年 3月	63	116	29	62
平成17年12月	114	182	49	79

*1 札幌交通圏は、札幌市、石狩市、江別市、北広島市の4市。

運営協議会の設置状況

NPO等によるボランティア輸送としての福祉・過疎地有償運送については、地元市町村が主宰する運営協議会において、運送の必要性並びに安全の確保及び旅客の利便の確保方策等について協議する必要があるが、現在のところ、運営協議会を設置、開催したのは42自治体、また、80条許可を取得したのは13法人となっている。(平成18年1月末現在) *2

*2 道路運送法第80条による自家用自動車の有償運送の許可



今後のスキーム（検討案）

- 福祉有償運送の登録制度の導入
- セダン型車両の使用拡大
- 輸送の安全・旅客の利便確保の明確化
 - ・運転者の具体的要件
 - ・運行・整備管理の体制
 - ・事故処理・苦情処理の体制
- タクシー営業類似行為の防止措置

3 . バリアフリー化の推進

(1) ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた バリアフリー施策の推進

現行のハートビル法では、建築物の施設ごとに独立して推進が図られており、連続したバリアフリー化が実現されていない。また、交通バリアフリー法では、旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている。これらの課題等について一体的・連続的な移動空間形成のため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた現行法の一体化に向けた法整備を構築

ハートビル法
による取組み

交通バリアフリー法
による取組み

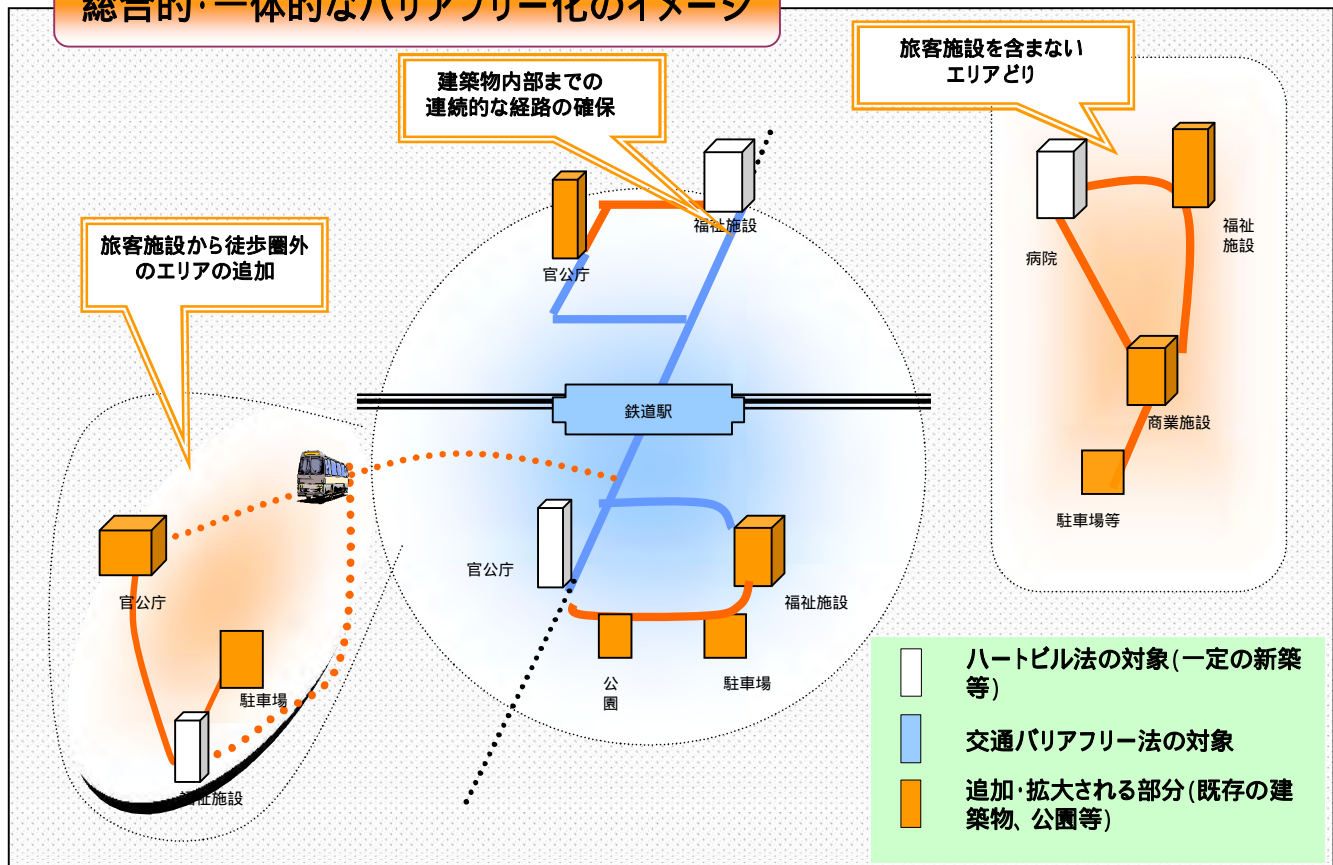
総合的なバリアフリー法の制定
(ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化)

旅客施設及び一定の建築物に加え、一定の道路、公園、駐車場についても、新設等に際しバリアフリー化を義務づける。

総合的・一体的なバリアフリー化を推進するため、旅客施設から徒歩圏外のエリア、旅客施設を含まないエリアについてもバリアフリー化の計画を作成可能とする。

利用者、住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置を講ずる。

総合的・一体的なバリアフリー化のイメージ



高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（仮称）の基本的枠組み

基本方針（主務大臣）

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置及びこれらの者の間の連携に関する基本的事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針

基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・ 旅客施設及び車両等
- ・ 一定の道路（努力義務は全ての道路）
- ・ 一定の路外駐車場
- ・ 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・ 特別特定建築物（不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）
（努力義務を新設）

特別特定建築物でない特定建築物（多数が利用する建築物）の建築等に際し
移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想（市町村）

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置



事業の実施

- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

- ・ 公共交通事業者等が作成する計画の認定制度
- ・ 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例

移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

ユニバーサルデザイン政策大綱

現状 ~これまでの取り組み~

建築物、公共交通などで、高齢者や身体障害者等を対象とするバリアフリー化の取り組みを推進。

- 平成6年 高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（**ハートビル法**）制定
- 平成12年 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（**交通バリアフリー法**）制定

施設	バリアフリー化の内容	バリアフリー比率	
		現状(%)	社会資本整備重点計画(目標)(%)
旅客施設 ¹⁾	改修の促進	44%	7割強
	視覚障害者誘導用ブロック	74%	8割強
道路 ²⁾	幅の広い歩道等	25%	約5割
建築物 ³⁾	手すり、広い廊下の確保等	3割	約4割
住宅	手すり、広い廊下の確保等	約3%	約1割

注 1) 1997年現在建設済みの駅舎以上の旅客施設(駅、乗換通路、バスターミナル等)
2) 1)の施設等の主な道路
3) 1)の施設等の客車が利用する一定の建築物(例、病院、劇場、ホテル等)

交通バリアフリー施策に基づく基本構想の受領件数

課題 ~ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ~

「公平」、「選択可能(柔軟)」、「参加」等のユニバーサルデザインの考え方を踏まえ見直した場合、その対応は十分ではない。

- ▶外国人など多様な利用者を想定していない
- ▶利用者の視点に立ったバリアフリー化が十分でない
 - ・施設ごとに独立してバリアフリー化が進められており、連続したバリアフリー化が実現されていない
 - ・バリアフリー化が旅客施設を中心とした生活圏の一部にとどまっている。
- ▶心のバリアフリーや情報提供等、ソフト面での対策が不十分
- ▶公共交通について、異なる事業者間の乗り継ぎの対応等が十分でない
- ▶まちづくりについて、生活者が必要とするサービスの確保が困難、災害に脆弱な状況
- ▶様々な観点から段階的かつ継続的に取り組みを進めるプロセスが必ずしも確立されていない。

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、政策を推進。

5つの基本的考え方

- 1 利用者の目線に立った参加型社会の構築
- 2 バリアフリー施策の総合化
- 3 だれもが安全で円滑に利用できる公共交通
- 4 だれもが安全で暮らしやすいまちづくり
- 5 技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

10の施策

- ①ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた多様な関係者の参画の仕組みの構築
- ②ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた評価・情報共有の仕組みの創設(ユニバーサルデザイン・アセスメント)
- ③一体的・総合的なバリアフリー施策の推進
- ④ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた基準・ガイドラインの策定
- ⑤ソフト面での施策の充実(「心のバリアフリー」社会の実現等)
- ⑥だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現
- ⑦だれもが安全で暮らしやすいまちづくり
- ⑧様々な人・活動に応じた柔軟な対応
- ⑨IT等の新技術の活用
- ⑩先導的取組みの総合的展開(リーディング・プロジェクト、リーディング・エリア)

(2) バリアフリー化の現状と関係機関等との連携 【その1】

北海道における交通バリアフリー化の現状

基本方針における達成目標（2010年まで）

旅客施設

（対象「特定旅客施設」）

1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルなど

段差の解消（EV・ES等の設置）
身体障害者誘導用ブロックの整備
身体障害者用のトイレの設置等

車両等

鉄軌道車両

車両等の総数に対し、約30%

乗合バス車両

車両等の総数に対し、原則2015年までに低床化された車両に代替
うち、ノンステップバスを20～25%

旅客船

車両等の総数に対し、約50%

航空機

車両等の総数に対し、約40%

交通バリアフリー関連の支援制度等を利用し、国及び地方自治体等との連携のもと交通事業者等に対しバリアフリー化を促進。

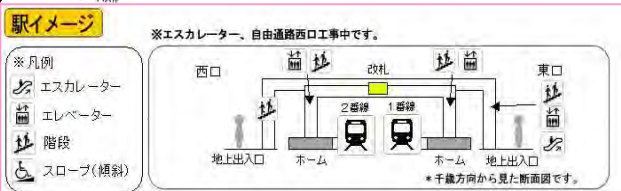
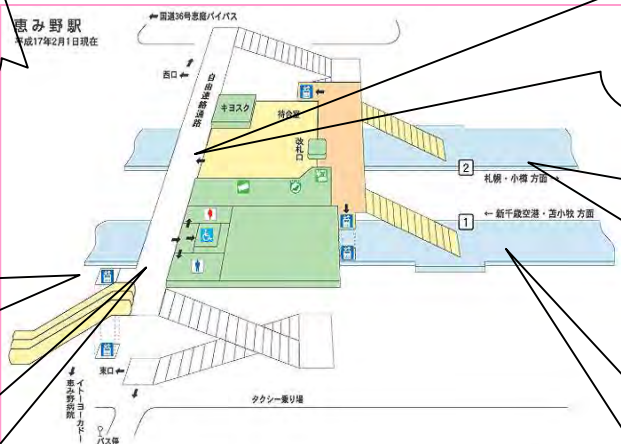
進捗状況(全国との比較)		平成16年度末		平成15年度末		
		北海道	全国	北海道	全国	
旅客施設 (注)	段差の解消	38.9%	49.1%	36.0%	44.1%	
	誘導用ブロックの設置	36.7%	80.3%	33.7%	74.4%	
	身体障害者用トイレの設置	31.0%	33.1%	21.4%	21.2%	
車両等	鉄軌道車両	13.8%	27.9%	12.3%	23.7%	
	乗合バス	低床バス	13.3%	22.6%	9.7%	18.0%
		ノンステップバス	4.2%	12.0%	3.3%	9.3%
	旅客船	2.2%	7.0%	2.2%	4.4%	
航空機	0.0%	40.7%	0.0%	32.1%		

注 1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上の旅客施設
旅客施設の「段差の解消」等各項目の数値は、対象施設総計に応じたバリアフリー化達成割合を示す。

16年度バリアフリー化整備（具体例）：JR恵み野駅、JR稲積公園駅
17年度バリアフリー化整備（具体例）：JR森林公園駅、JR江別駅

バリアフリー化整備の具体的な改善事例

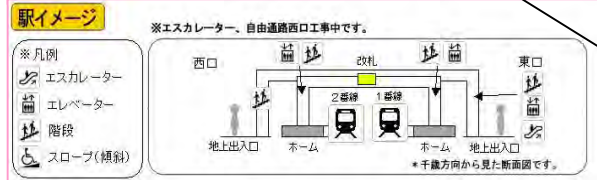
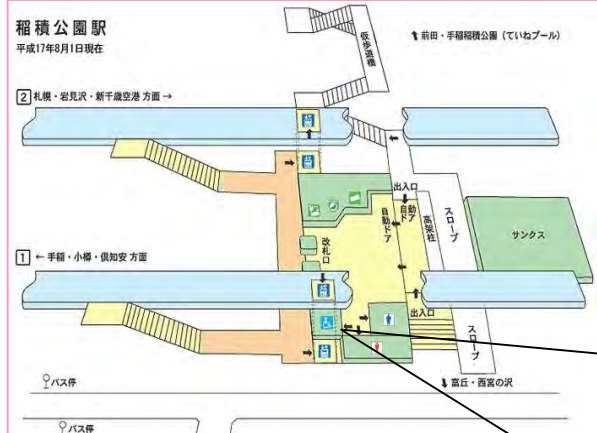
J R 恵み野駅 (恵庭市)



平成17年度 エスカレータ新設



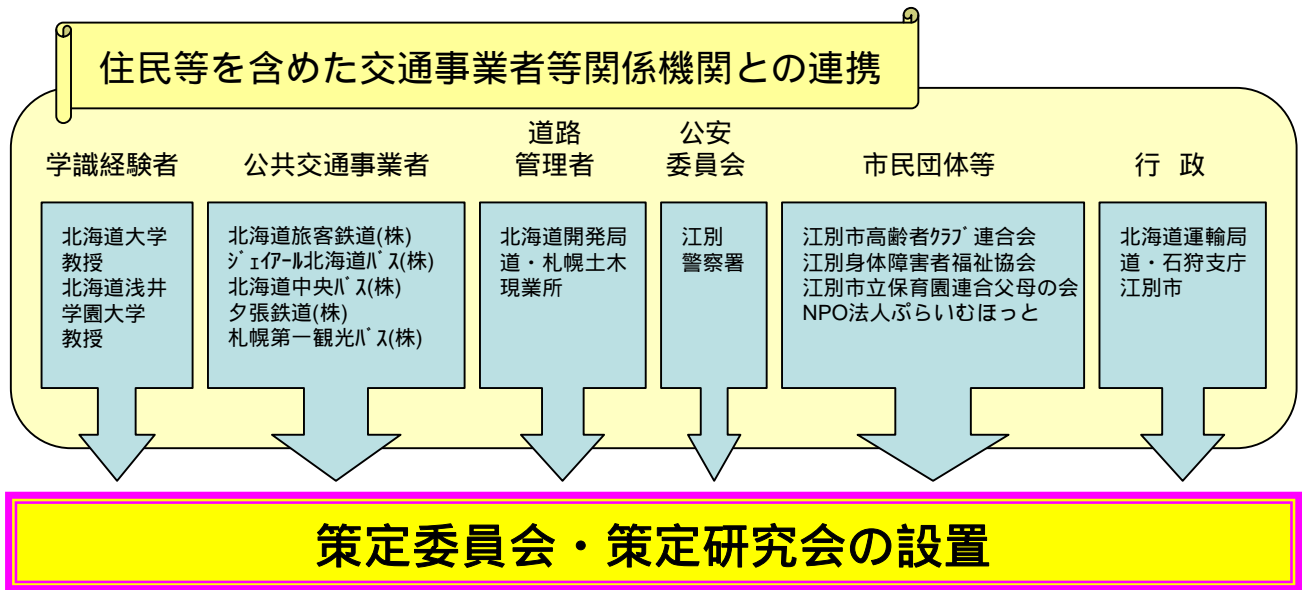
J R 稲積公園駅 (札幌市)



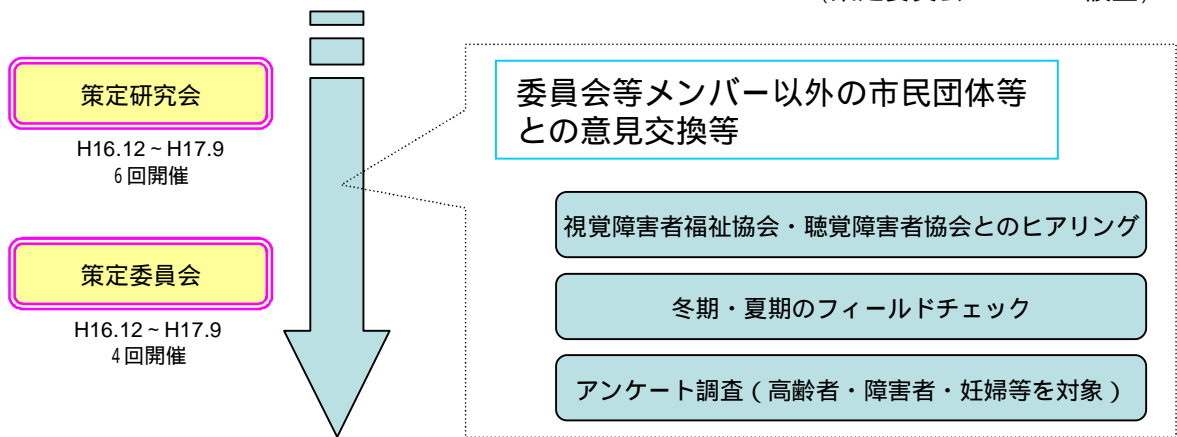
(2) バリアフリー化の現状と関係機関等との連携 【その2】

江別市交通バリアフリー基本構想策定

交通バリアフリー基本構想は、旅客施設とその周辺の移動経路を構成する道路、駅前広場、信号機等について、重点的かつ一体的にバリアフリー化を進めるため、市町村が基本方針に基づき、特定旅客施設を中心とする重点整備地区について作成するもの。



(策定委員会:H16.12.1設置)



策定委員会決定 (市長への提言(H17.9.29))

(H17.9.30)
実践:市民に対する意識啓発・人材育成
「こころのバリアフリー教室」開催

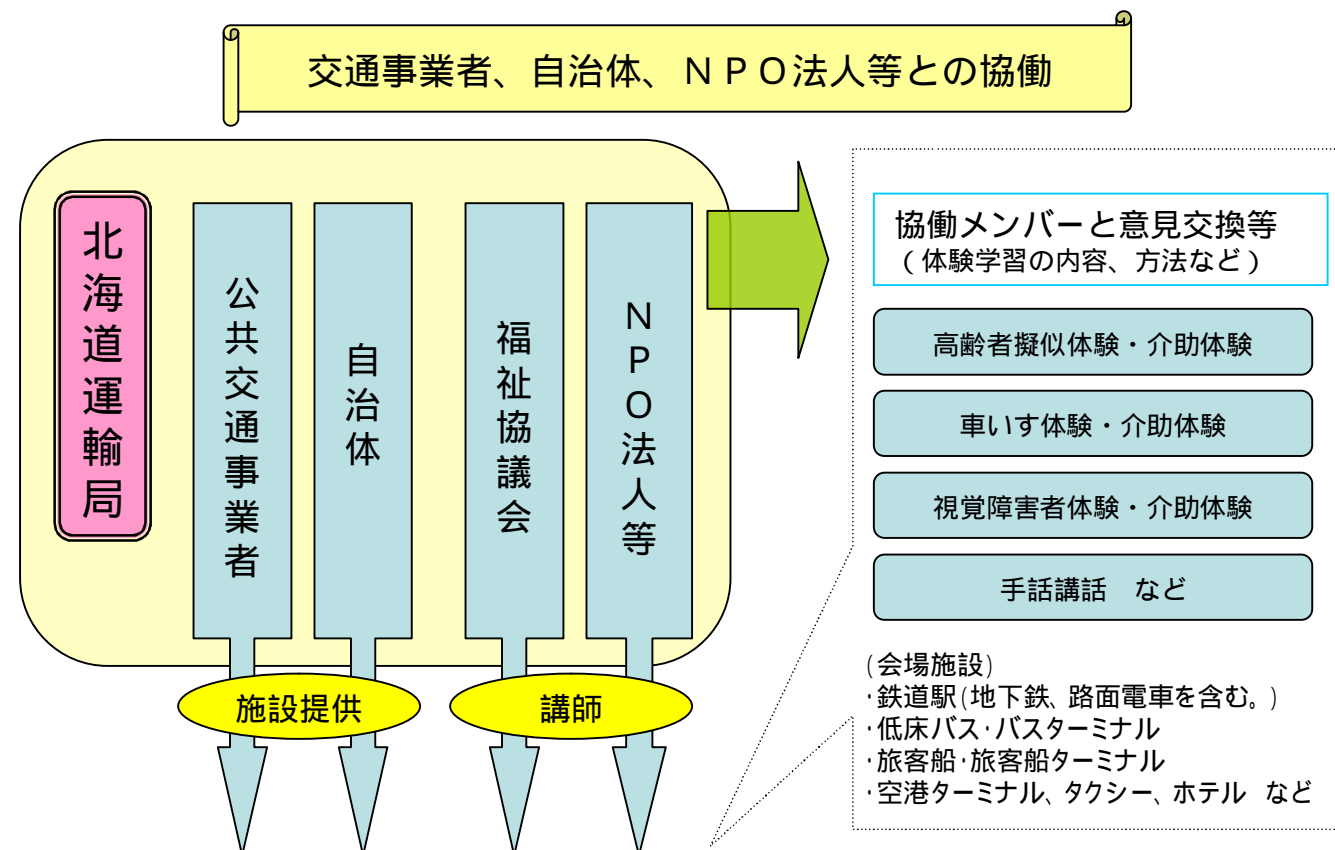
交通バリアフリー基本構想の策定
(国土交通省届出受理(H17.12.8))


江別市ホームページで公表

公共交通事業者、道路管理者、公安委員会は基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施。

(2) バリアフリー化の現状と関係機関等との連携 【その3】


交通バリアフリー教室・出前講座の実施





交通バリアフリー教室の開催

(ソフト面)
バリアフリーへの理解・ボランティアの意識向上
「心のバリアフリー」社会の実現



(開催実績)

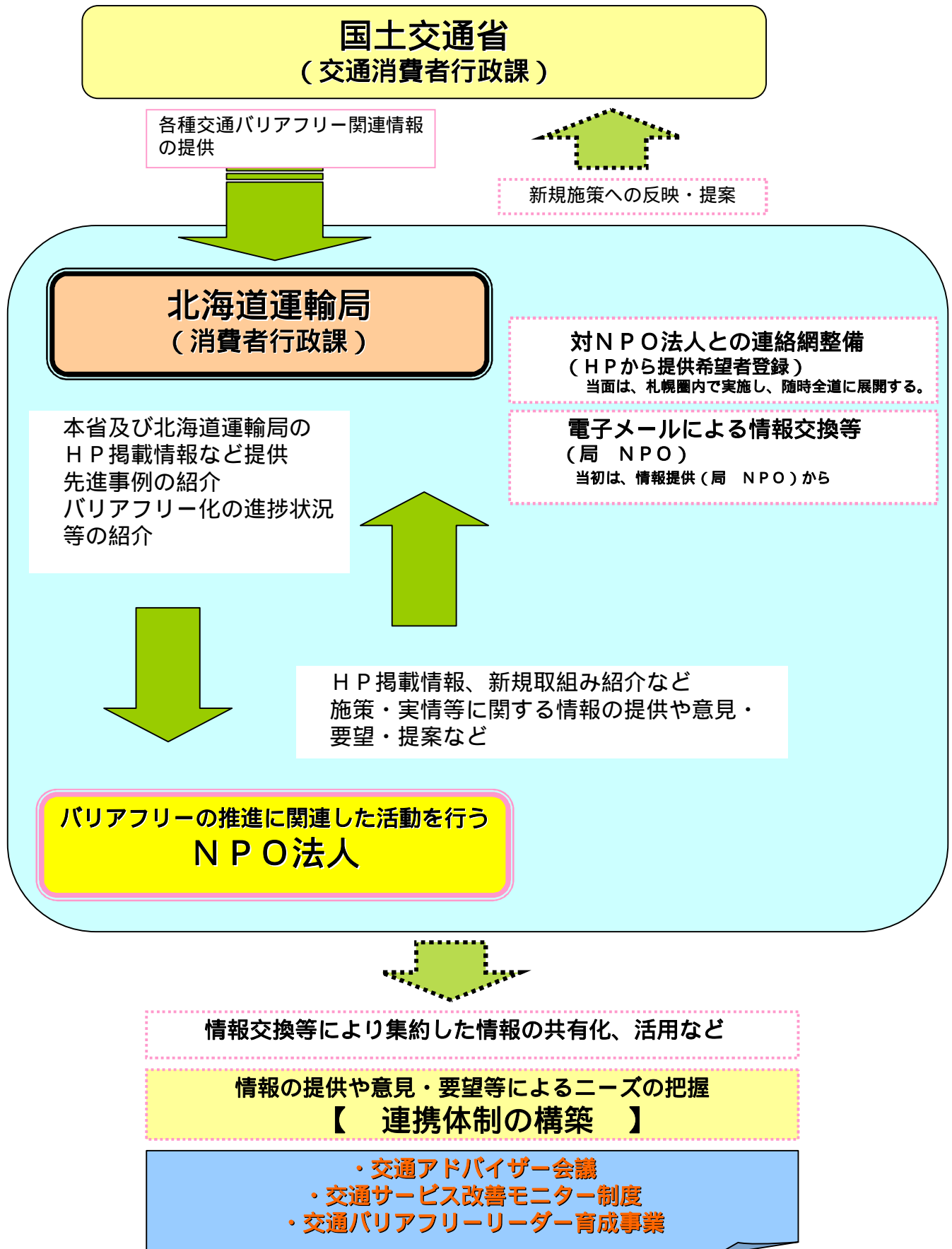
出前講座

年度	実施会場数及び開催地等	回数	参加者数	回数	参加者数
13年度	1会場 (札幌)	1回	58		
14年度	3会場 (札幌(2)、旭川、函館)	4回	132		
15年度	6会場 (札幌(2)、小樽、函館、旭川、室蘭、釧路)	7回	196	4回	393
16年度	8会場 (札幌(2)、小樽、函館、旭川、室蘭、釧路(2)帯広、北見)	10回	322	2回	173
17年度	9会場 (札幌(2)、小樽、江別、函館、旭川、苫小牧、釧路、帯広、北見)	10回	305	2回	151
	合計	32回	1,013	8回	717

当局との協働のほか、公共交通事業者又は自治体が自ら主催とした取り組みの促進を図り、更なる当該教室の展開を目指つつバリアフリー意識の醸成を図る。

(2) バリアフリー化の現状と関係機関等との連携 【その4】

交通バリアフリー関連情報共有化の取組み



(2) バリアフリー化の現状と関係機関等との連携 【その5】

バリアフリーリーダー育成事業

北海道運輸局 バリアフリー施策の推進 (主な取り組み)

ハード面

- ・バリアフリープロモーター
- ・基本構想策定等のセミナー
- ・緊急改善プロジェクト

ソフト面

- ・交通バリアフリー教室
- ・ボランティアモデル事業
- ・バリアフリー関連情報の提供

継続的・発展的な取り組み

各種計画等の策定、実施、事後評価

利用者等の参加、意見の反映、提案の実行

充実すべき点

有識者・専門家・NPO法人等の活動家などとの
協力体制を強化し、より一層の推進を図る必要

【 人材の確保・養成 】

新たな取り組み

バリアフリーリーダー育成事業

有識者会議の開催

平成17年度
実施予定

【メンバー構成】

- ・各運輸支局交通アドバイザーの座長級有識者等

【意見交換等】

- ・交通バリアフリー推進施策、有効な実施方策
- ・今後のバリアフリー施策の展開のあり方
- ・今後の担い手となる人材育成に関する意見交換 など

平成18年度以降の取り組みへ検討・反映